



Aussi Fun que son look

Non vous ne rêvez pas, ce vélo n'a pas été plié suite à un accident, ses tubes coudés dans tous les sens et sa tige de selle super penchée sont entièrement pensés et calculés. Ils découlent des modèles tout suspendu Python de la firme de Bologne. Pourtant le Yazoo se destine, selon Sintesi, uniquement au cross-country et non pas au dual, comme c'est le cas d'un des deux Python.

Par Pierre Hilgers

OBJECTIF CONFORT

Le but des concepteurs italiens est double : donner une apparence originale et très personnelle à leur cadre et apporter du confort par le cintrage des tubes. Pourtant, il nous sera difficile de cerner précisément si le concept annoncé fonctionne par où on le prétend. Certes, ce cadre n'est pas «tape-cul», on est loin des alu marteau piqueur, il apporte au contraire une filtration perceptible des petites vibrations, mais cela s'arrête là. La mention «soft tail» sur le cadre ne devrait pas vous abuser, le Yazoo n'a rien à voir avec un cadre souple monté sur amortisseur. Dans son cas, parler de débattement n'a pas de sens. Les sensations ressenties sur le terrain viennent-elles de la forme courbée des tubes, ou bien de la série Dedacciai à triple renfort, ou bien encore des roues un peu souples, voire de la tige de selle fort penchée

qui fléchit ? Difficile à dire, peut-être est-ce un peu tout cela à la fois, mais le Yazoo ne s'est pas montré plus confortable ou plus élastique que le Nakamura Complite testé en mai (O2 BIKERS n° 69), il montre simplement comme lui, un bon confort pour un cadre en alu.

GÉOMÉTRIE DESCENTE

La deuxième chose qui surprend sur le Yazoo, est la position que confère sa géométrie, tout à l'arrière. En fait, tout va dépendre de la taille du biker qui l'enfourche, puisque la forte inclinaison du tube de selle provoque un recul de la selle quasi aussi important que sa montée. Un biker plus grand sera donc encore plus à l'arrière qu'un petit, mais de toute façon, tout le monde sera beaucoup plus positionné sur la roue arrière, qu'avec un autre vélo de cross. Cette attitude convient



particulièrement bien dans les descentes, où le vélo met très vite son pilote en confiance. On n'aura jamais l'impression d'être trop en appui sur le guidon ou de passer par-dessus. Au contraire, le poste de pilotage haut et large permet de bien contrôler les manœuvres. C'est d'ailleurs en parcourant les dénivelées négatives, qu'on s'amuse le plus au guidon du Yazoo. Comme son empattement (écartement des roues) est assez court, il est très vif dans ses réactions et

se fait très maniable. « Il a une petite touche trial dans ses réactions », comme nous le dira un des testeurs. Le Yazoo devient un vrai jouet lorsqu'il faut changer sans cesse de cap, dans les virages serrés, ou lorsque des ornières et autres rochers vous imposent de choisir une autre trace. A ce moment, il suffit de balancer le vélo de gauche à droite pour obtenir immédiatement ses réactions. Pour d'autres testeurs, plus crosseurs que descendeurs, le Yazoo est un peu trop vif dans sa direction, lorsque le virage n'est pas régulier et qu'il s'incurve de plus en plus, ou dans les angles droits. On sent alors que sa roue avant se dérobe et on a du mal à maîtriser ses réactions. Par contre, tous sont d'accord pour louer sa maniabilité exceptionnelle. On pourra également enclencher des sauts très facilement, car sa roue avant n'est pas trop lestée. Une petite traction sur le guidon permettra l'envol, où il reste stable, ce qui permettra également de bien se réceptionner.

Grâce à la X-Fly 100 de Marzocchi, les impacts pris à grande vitesse sont très bien encaissés. La fourche fonctionne avec une bonne sensibilité sur les petites irrégularités, ainsi que sur les chocs intermédiaires. On sent que le freinage de la compression est bien progressif et que la fourche ne se laisse pas dépasser par les événements. On n'a jamais la sensation qu'elle talonne. Cette mise en confiance permet de

bien se lâcher en descente, d'autant que le freinage des étriers Xsiv est puissant.

POUR LE CROSS ?

En fin de compte, c'est la position que l'on a sur le cadre qui limite un peu son usage purement cross-country, car le Yazoo offre un très bon rendement, que l'on pourra améliorer avec des roues plus fermes. Tel qu'il est équipé, on le conseillera plus pour les longues distances et pourquoi pas dans une taille plus grande, afin de profiter d'une meilleure stabilité (empattement plus long) et d'un pédalage plus vif, grâce à une selle plus basse, donc moins en arrière du pédalier. On pourra aussi l'envisager avec une fourche plus courte, pour rejoindre une position et des angles plus conformes à l'usage sportif intense.

S'il est un peu du genre diesel, il répond bien aux accélérations et ne se fait plus prier une fois qu'on a trouvé la cadence. Dans les montées très raides, on se mettra plus vite en danseuse, vu le poids réparti sur l'arrière, mais par contre jamais l'avant n'aura tendance à délester.

Si vous aimez les parcours techniques et trialisants, le Yazoo sera votre fidèle destrier. Très ludique sur ce type de terrain, ce Sintesi ne se fait pas prier pour vous montrer ses possibilités. Pas besoin d'être un grand technicien ou équilibriste, il n'est pas nécessaire de le dompter, car il se laisse piloter de manière amusante et aisée. Malgré sa vivacité, le Yazoo n'est pas instable du tout. On pourra déceler quelques soubresauts de l'arrière dans les passages les plus chaotiques, mais sans que cela ne gêne le pilotage.



Le frein à disque XSIV



Jeu de direction et entretoises carbone Woodman

XSIV FAMILY

Ces répliques des freins à disque Grimeca à deux pistons mobiles, sont à contrôler avec modération, car ils sont peu progressifs, mais plutôt du genre agressifs. Nous avons eu cependant un problème au niveau de l'étrier arrière mal usiné. Heureusement, l'usure des plaquettes étant très lente, nous avons pu clôturer le test avec les mêmes plaquettes qui avaient servi tout au long du week-end de test des lecteurs, dans la boue d'Houffalize (voir O2 BIKERS n° 69). Un bon point, suffisamment rare que pour être signalé. Le freinage Xsiv est donc puissant, mais difficile à moduler, entre autre à cause de la sensation aux leviers, qui donnent l'impression que l'on doit résister à un puissant ressort de rappel. Pour ceux qui freinent V-brakes, les tasseaux arrière sont en-dessous des haubans, mais nous n'avons pu tester l'efficacité de ce système, ni l'éventuelle gêne du câblage pour les pieds.

Notre Yazoo était également équipé de roues complètes, proposées par l'importateur. Munies de moyeux Xsiv, centrés sur des jantes



Mavic X 223 Disc, via 36 rayons Alpina, l'ensemble s'est avéré un peu souple, ce qui apporta un petit plus au confort, mais pénalisa un peu le rendement du vélo.

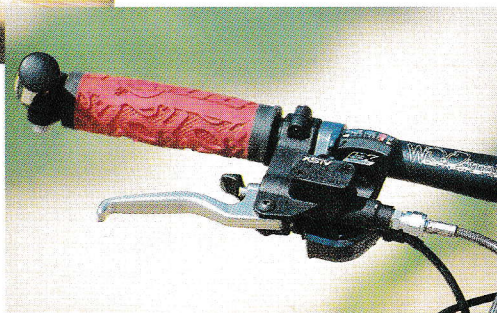
CARBONEMANIA

Ce test était aussi l'occasion d'essayer quelques accessoires en carbone Woodman. On craignait beaucoup pour leur tige de selle, vu son inclinaison, mais elle

a bien résisté aux efforts en se courbant légèrement. Attention cependant à ne pas vous lancer dans des jumps importants : ni le vélo, ni cette tige ne sont fait pour cela. Par contre, on a remarqué qu'elle s'enfonçait légèrement dans le cadre, à cause de son vernis très lisse. Ce phénomène sera encore plus gênant sur un cadre «normal», à tube de selle plus droit. Les cornes jouent sur le poids, plus que sur l'ergonomie, mais on a tout de même apprécié leur présence en montée. Le porte bidon est efficace, car il maintient bien la bouteille tout en permettant une extraction facile. Les entretoises de direction, quant à elles, constituent comme une cerise sur le gâteau.

CONCLUSION

Sintesi propose avec son Yazoo un cadre original et léger, que vous pourrez vous monter à la carte, pour diriger son usage entre la rando cool, les bike marathons, ou le freeride et pourquoi pas le dual, comme le fait Corrado Herin, le pilote d'usine de la marque. Bon compromis entre rendement et confort, le Yazoo se montre très polyvalent à l'usage.

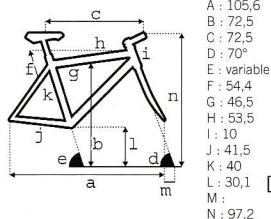


CONFORT, MOTRICITÉ, MANIABILITÉ, POLYVALENCE

SINTESI YAZOO



FREINS PEU PROGRESSIFS



Taille du test 17 "
Entrejambe 72,5 cm
Autres tailles 15, 19, 21"
Poids 11,770 kg (sans pédales)
Prix 28.473 fb / 706 €(cadre seul)
110.000 fb / 2727,5 € (complet)
Rak Bike : 02/646 66 82
Website www.sintesibikes.com

Distribution Belgique
Website

CADRE	
Tubes	alu Dedacciai 7003 TB
Poids	1.688 gr
FOURCHE	
Modèle	Marzocchi X-Fly 100
Fonctionnement	air/huile
Débattement	100 mm
Tube direction	alu
Poids	1.660 gr
ROULEMENTS	
Direction	Woodman Saturn
Pédalier	Race Face Taper Lock
Moyeux	Xsiv
ROUES	
Jantes	Mavic X 223 Disc
Rayons	36 Alpina
Pneus	Schwalbe Black Shark & Skinny Jimmy
Poids	Roue av.: 1.876 gr - Roue arr.: 2.434 gr
TRANSMISSION	
Dérailleurs	Av.: Shimano Deore - Arr.: Shimano LX
Manettes	Shimano LX
Manivelles	Race Face Next, 175 mm
Plateaux	Race Face 44-32-22
Roue-libre	Shimano LX 11-32
Chaîne	Shimano LX
FREINS	
Modèle	Xsiv disc by Grimeca
PERIPHERIQUES	
Potence	Race Face System
Cintre	Woodman alu
Poignées	Race Face Good/Evil
Cornes	Woodman Chupa Carbon
Selle	WTB
Tige de selle	Woodman Carbo MT